

10. Lärmprobleme und Maßnahmen in einzelnen Kommunen

Aufgrund der hohen Anzahl von Belasteten oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ist Handlungsbedarf gegeben. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden Lärmprobleme, Lösungsansätze und bereits erfolgte Maßnahmenumsetzungen dargestellt.

ENTWURF

Tabelle 12 Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Landkreis Gießen

#	Gemeinde	Ort	Straße	LKZ	
				LDEN	L _{Night}
26	Gießen	Gießen	Westanlage	783	853
27	Gießen	Gießen	Wißmarer Weg	15	24
28	Gießen	Klein-Linden	Frankfurter Straße	167	205
29	Gießen	Nordkreuz	A 480	49	147
30	Gießen	Petersweiher	Schiffenberger Weg, L 3131	136	151
31	Gießen	Ring, Höhe Grünberger Str.	A 485	210	391
32	Gießen	Ring, Höhe Licher Str.	A 485	310	585
33	Gießen	Ring, Höhe Schiffenberger Tal	A 485	116	282
34	Gießen	Ring, Höhe Unterer Hardthof	B 429	5	27
35	Gießen	Ring, Höhe Wieseck	A 485	369	826
36	Gießen	Rödgen	OD	348	415
37	Grünberg	Grünberg	L 3127	78	97
38	Grünberg	Grünberg	L 3007	85	109
39	Grünberg	Grünberg	B 49	44	76
40	Grünberg	Lumda	A 5	7	31
41	Grünberg	Reinhardtshain	A 5	0	13
42	Heuchelheim	Heuchelheim	L 3020	876	1.000
43	Heuchelheim	Heuchelheim	K 42	207	246
44	Langgöns	Langgöns	L 3133	240	291
45	Langgöns	Langgöns	L 3475	103	123
46	Lich	Langsdorf	K 149	16	23
47	Lich	Lich	L 3053 Kolnhäuser Str.	125	149
48	Lich	Lich	L 3053 Gießener Str.	43	56
49	Lich	Lich	L 3358 Garbenteicher Str.	50	68
50	Linden	Großen-Linden	L 3129 Leihgesterner Str.	38	47
51	Linden	Großen-Linden	L 3129 Moltke Str./Alte Heerstr.	397	239
52	Linden	Großen-Linden	L 3129 Hüttenberger/Frankfurter Str.	6	13
53	Linden	Leihgestern	L 3129 Hauptstr.	211	248
54	Lollar	Lollar	L 3475	592	704
55	Pohlheim	Grüningen	L 3132	25	43
56	Pohlheim	Holzheim	L 3132	31	39
57	Pohlheim	Watzenborn-Steinberg	L 3132	251	301
58	Pohlheim	Watzenborn-Steinberg	L 3129	511	388
59	Rabenau	Geilshausen	L 3127	84	102
60	Reiskirchen	Lindenstruth	B 49	142	201
61	Reiskirchen	Reiskirchen	B 49	191	276
62	Staufenberg	Staufenberg	B 3	16	32
63	Staufenberg	Staufenberg	L 3059	53	72
64	Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg	K 394 / Wetzlarer Straße	210	257
65	Wettenberg	Launsbach	A 480	24	51

#	Gemeinde	Ort	Straße	LKZ	
				L _{DEN}	L _{Night}
26	Gießen	Gießen	Westanlage	783	853
27	Gießen	Gießen	Wißmarer Weg	15	24
28	Gießen	Klein-Linden	Frankfurter Straße	167	205
29	Gießen	Nordkreuz	A 480	49	147
30	Gießen	Petersweiher	Schiffenberger Weg, L 3131	136	151
31	Gießen	Ring, Höhe Grünberger Str.	A 485	210	391
32	Gießen	Ring, Höhe Licher Str.	A 485	310	585
33	Gießen	Ring, Höhe Schiffenberger Tal	A 485	116	282
34	Gießen	Ring, Höhe Unterer Hardthof	B 429	5	27
35	Gießen	Ring, Höhe Wieseck	A 485	369	826

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

Sofern im Folgenden keine Haupteisenbahnstrecken beschrieben werden, bedeutet dies, dass es in der jeweiligen Gemeinde keine solchen gibt.

10.1.5. Gießen

Die Universitätsstadt Gießen mit den fünf Stadtteilen Allendorf, Kleinlinden, Lützellinden, Rödgen und Wieseck zählt rund 94.000 Einwohner.

Das Stadtgebiet wird vom Gießener Ring, bestehend aus den Bundesautobahnen A 485 und A 480 sowie den Bundesstraßen B 49 und B 429 umschlossen. Der Gießener Ring dient sowohl dem Fern- und Durchgangsverkehr als weiträumige Umfahrung des Stadtgebietes, kann aber auch als Verteiler für die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt genutzt werden. Von den 8 Anschlussstellen und einer Behelfsausfahrt führen Haupteinfallstraßen konzentrisch in Richtung der Innenstadt. Im innerstädtischen Bereich befindet sich der sogenannte Anlagenring, bestehend aus den Abschnitten Nordanlage, Westanlage, Südanlage und Ostanlage. Dieser dient wiederum als innerstädtische Verteilerschiene und nimmt einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs auf.

Alle Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet sind von der Lärmkartierung 2022 erfasst. Die Visualisierung aller kartierten Straßen der Lärmkartierung 2022 für die Stadt Gießen ist in Abbildung 12 dargestellt.

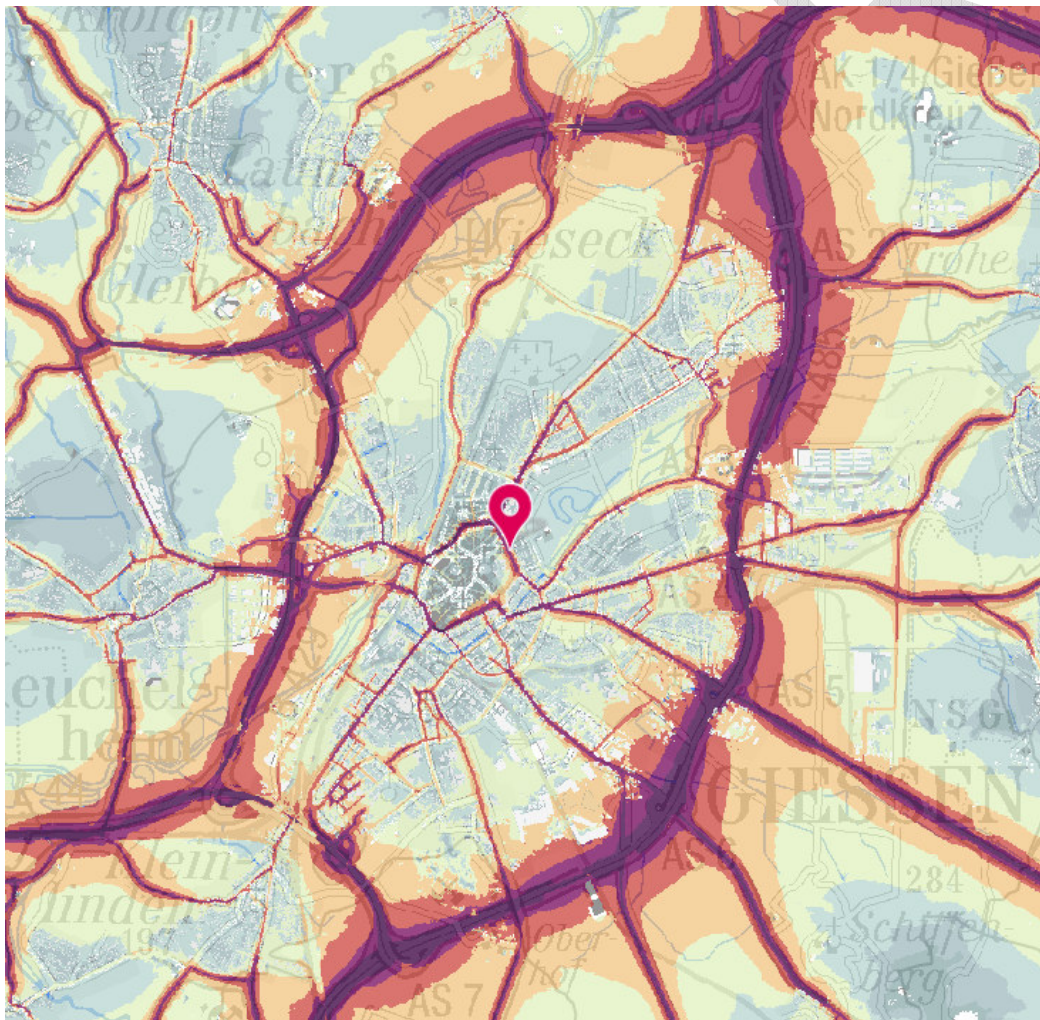


Abbildung 12 Lärmkartierung 2022 der Stadt Gießen mit Isophonenbändern der kartierten Straßen ⁴⁹

⁴⁹ HLNUG 2022

In Tabelle 27 ist die Anzahl der Betroffenen nach Auswertung der Lärmkartierung 2022 für die Stadt Gießen aufgeführt. Insgesamt sind 6.429 Betroffene ganztags und 7.797 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Damit liegt in der Universitätsstadt Gießen die höchste absolute und prozentuale Anzahl an Belasteten oberhalb der Auslösewerte im Regierungsbezirk Gießen vor.

Tabelle 27 Anzahl der Betroffenen nach BUB aus der Lärmkartierung 2022 für die Universitätsstadt Gießen

Anzahl	Betroffenenzahl L _{DEN} [dB(A)]			Betroffenenzahl L _{Night} [dB(A)]		
	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65
	4.286	2.098	45	4.840	2.847	110

In Tabelle 28 sind die geschätzten Zahlen der von Umgebungslärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die Fälle starker Belästigung, starker Schlafstörung und ischämischer Herzkrankheiten dargestellt.

Tabelle 28 Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Gießen (EU-Kartierung)

	L _{DEN} ab 55 dB(A)	L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{DEN} ab 75 dB(A)
Gesamtfläche (km²)	44,6263	14,20	2,68
Zahl der Wohnungen	10169,00	3.060	21
Zahl der Krankenhausgebäude	4	1	0
Zahl der Schulgebäude	26	6	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	3.791		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	978		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	7		

Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen

Die Stadt Gießen weist die in Tabelle 29 aufgezählten Lärmkonfliktpunkte mit den abgebildeten maximalen Lärmkennziffern auf.

Der Lärmkonfliktpunkt mit der größten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum befindet sich in der Grünberger Straße mit einem maximalen Wert von 1.945. Daran schließt sich die Marburger Straße mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 1.664 an. Beide Straßen weisen auch im Ganztagszeitraum hohe Lärmkennziffern mit maximalen Werten von 1.694 in der Grünberger Straße und einem Wert von 1.476 in der Marburger Straße auf.

Weitere hohe Belastungen, nach Betrachtung der Lärmkennziffer, liegen im Nachtzeitraum in der Frankfurter Straße mit einer nächtlichen Lärmkennziffer von 1.393, der Nordanlage mit einer Lärmkennziffer von 1.047 sowie der Krofdorfer Straße mit einer Lärmkennziffer von 1.002 vor. Insgesamt sind die Belastungen der Bevölkerung durch die innerstädtischen Straßen gravierender als durch den Gießener Ring. Im Gegensatz zur Innenstadt, in der die Belastungen ganztags und nachts nahezu identisch sind, sind die nächtlichen Belastungen am Gießener Ring höher als ganztags. Dies lässt sich durch den höheren Lkw-Anteil nachts erklären.

Tabelle 29 Lärmkonfliktpunkte unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Gießen

#	Ort	Straße	LKZ	
			L _{DEN}	L _{Night}
1	Gießen	Frankfurter Straße	1.211	1.393
2	Gießen	Grünberger Straße	1.694	1.945

#	Ort	Straße	LKZ	
			L _{DEN}	L _{Night}
3	Gießen	Krofdorfer Straße	897	1.002
4	Gießen	Leihgesterner Weg	47	65
5	Gießen	Licher Straße	289	358
6	Gießen	Ludwigsplatz	645	720
7	Gießen	Ludwigstraße	12	32
8	Gießen	Marburger Straße	1.476	1.664
9	Gießen	Moltkestraße	177	217
10	Gießen	Neustadt	90	97
11	Gießen	Nordanlage	957	1.047
12	Gießen	Ostanlage	128	148
13	Gießen	Robert-Sommer-Straße	105	129
14	Gießen	Rodheimer Straße	521	618
15	Gießen	Schiffenberger Weg	494	568
16	Gießen	Südanlage	861	953
17	Gießen	Westanlage	783	853
18	Gießen	Wißmarer Weg	15	24
19	Klein-Linden	Frankfurter Straße	167	205
20	Nordkreuz	A 480	49	147
21	Petersweiher	K 158	4	7
22	Petersweiher	Schiffenberger Weg L 3131	136	151
23	Ring, Höhe Grünberger Str.	A 485	210	391
24	Ring, Höhe Klein Linden	B 49	0	0
25	Ring, Höhe Licher Str.	A 485	310	585
26	Ring, Höhe Schiffenberger Tal	A 485	116	282
27	Ring, Höhe Unterer Hardthof	B 429	5	27
28	Ring, Höhe Ursulum	A 485	0	9
29	Ring, Höhe Wieseck	A 485	369	826
30	Ring, Nähe Umspannwerk	B 429	0	2
31	Rödgen	OD	348	415

In den oben genannten Ortsdurchfahrten wurden an einigen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte für eine bauliche Lärmsanierung festgestellt. Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung für die finanzielle Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen. Nähere Informationen sind in Kapitel 3.4.1 zu finden.

Im Folgenden soll auf bestehende Lärmkonfliktpunkte, deren Ursachen und bereits erfolgte lärmindernde Maßnahmen eingegangen werden.

Grünberger Straße

Die Grünberger Straße weist in ihrem Verlauf eine unterschiedliche Bebauung und dadurch auch unterschiedlich hohe Belastungen auf. Wie in Abbildung 13 ersichtlich ist, nimmt die Lärmbelastung von der Stadtmitte zum Gießener Ring hin ab. Dies lässt sich durch die unterschiedliche Wohnbebauung erklären. Vom Ludwigsplatz bis zur Einmündung der Curtmannstraße ist die Grünberger Straße durch beidseitige Wohn- und Geschäftsbebauung gekennzeichnet. Daran anschließend bis zur Volkshalle weist die Grünberger Straße nur noch eine einseitige Wohnbebauung, mit größtenteils parallel zur Straße stehenden mehrgeschossigen Wohnblocks, auf. Daran schließt sich bis zum Gießener Ring lockere Eigenheimbebauung an. Die Wohnblocks der ehemaligen „Amerikanischen Siedlung“ weisen einen größeren Abstand zur Straße auf. Diese sind außerdem zum Teil nur mit der Schmalseite zur Straße hingewandt, so dass die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung hier nur gerade so erreicht werden.



Abbildung 13 Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Grünberger Straße im Nachtzeitraum mit normierten Lärmkennzifferabschnitten ⁵¹

Marburger Straße

Die Marburger Straße ist eine sehr lange Hauptverkehrsstraße, die in ihrem Verlauf durch eine unterschiedliche Bebauung geprägt ist. Von der Ortstafel bis zur Einmündung des Wiesecker Weges stadteinwärts ist die Marburger Straße sowohl durch Ein- und Mehrfamilienhäuser als auch durch Wohnblocks geprägt. Stadteinwärts dominieren zunehmend Wohnblöcke. Entlang der Straße wechseln sich Wohngebiets- und Mischgebietsausweisung ab. Bis zur Einmündung Wiesecker Weg existiert jeweils nur eine Fahrspur in jeder Fahrtrichtung mit beidseitiger Fahrbahnbegrünung. Durch Parkbuchten und beidseitige Radverkehrsanlagen (getrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen) sind die Möglichkeiten einer Vergrößerung des Abstandes zu den Immissionsorten bereits ausgereizt. Abbiegespuren sind weitgehend angelegt. Ab der Einmündung Wiesecker Weg sind jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung vorhanden, die durch einen Mittelstreifen getrennt werden. Ab der Einmündung der Sudetenlandstraße verdichtet sich die Wohnbebauung.

Frankfurter Straße, Kernstadt

Die Frankfurter Straße zeichnet sich durch eine überwiegend dichte Blockbebauung aus. Durch die Lage des Universitätsklinikums an der Frankfurter Straße liegt auch ein schutzbedürftiges Gebäude entlang des Lärmkonfliktpunkts. Teilweise sind seitlich Parkbuchten vorhanden, sowie ein beidseitiger Radfahrstreifen, wie links in Abbildung 14 ersichtlich ist. Die Belastung in der Frankfurter Straße ist durch die gelben und dunkelgrünen Bänder der normierten Lärmkennziffer in der rechten Abbildung 14 dargestellt.



Abbildung 14 Bebauung in der Frankfurter Straße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts) ^{50,51}

Anlagenring

Der Anlagenring besteht aus Nord-, Ost-, Süd- und Westanlage. Die Lärmbelastung rund um den Anlagenring ist sehr unterschiedlich verteilt. Im Nachtzeitraum stellt der Anlagenring einen Lärmkonfliktpunkt dar. Ein Teil der Südanlage ist mit einer Lärmkennziffer im Bereich ≤ 400 besonders belastet, wie unten in Abbildung 15 dargestellt. Ein Teil der Westanlage zwischen der Gabelsbergerstraße und Reichensan ist mit einer Lärmkennziffer von ≤ 300 ebenfalls besonders belastet. Im weiteren Verlauf des Anlagenrings sind vereinzelt weitere Abschnitte mit einer Lärmkennziffer von über 200 zu verzeichnen. Der größte Teil des Anlagenrings ist mit Mittelstreifen, teilweise mit Begrünung ausgestattet, wie in Abbildung 15, links dargestellt ist. Zahlreiche Querungshilfen erleichtern den Fußgängerverkehr. Am Anlagenring wechseln Bereiche mit dichter Wohnbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern ab. Als weitere schutzwürdige Objekte befinden sich mehrere Schulen im Verlauf des Anlagenrings.

⁵⁰ Regierungspräsidium Gießen

⁵¹ HLNUG 2022



Abbildung 15 Typische Wohnbebauung am Anlagenring (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffern ^{52,53}

Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019

Sanierungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Die Verbesserung von schadhafte und unebenen Oberflächen ist an folgenden Straßen unter Benennung der folgenden, konkreten Maßnahmen bereits umgesetzt worden:

- Grundhafte Erneuerung in der Ringallee unter Anlage von Radfahrschutzstreifen
- Grundhafte Erneuerung des Aulwegs zwischen Schiffenberger Weg und Bahnübergang mit Anlage von Radfahrschutzstreifen
- Deckenerneuerung Lahnstraße mit Anlage von Radfahrschutzstreifen
- Maßnahmen der Deckensanierung am Leihgesterner Weg/Ohlebergsweg auf der Höhe der Universität

Tempo 30 (Zonen)

An 85% der Straßen in Wohngebieten waren in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung bereits Tempo-30-Zonen eingerichtet. Neben der Lärminderung dient diese Geschwindigkeitsreduktion ebenfalls der Verbesserung der Lufthygiene in der Stadt Gießen. Abbildung 16 zeigt lila eingefärbt die Tempo-30-Zonen der Stadt Gießen und rot eingefärbt Straßenabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Tempo 30 bestehen. Zwischenzeitlich wurde eine zusätzliche kleinflächige Erweiterung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten realisiert.

⁵² Regierungspräsidium Gießen

⁵³ HLNUG 2022

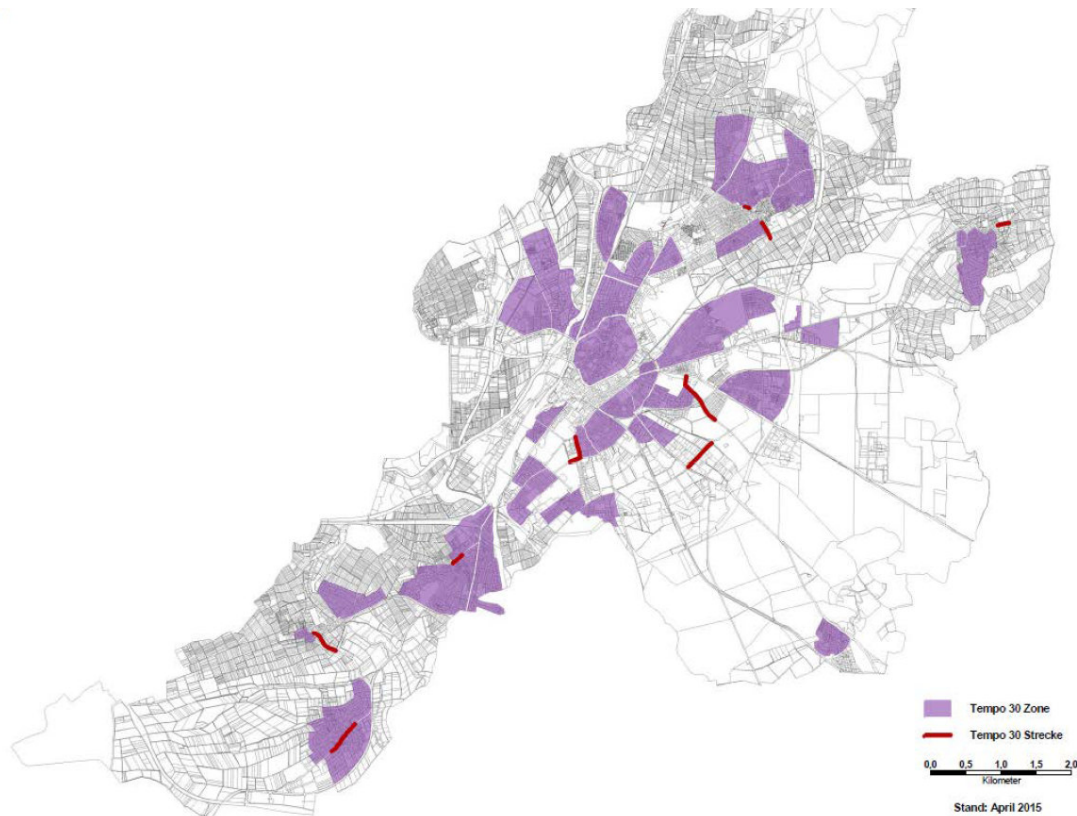


Abbildung 16 Tempo 30 Zonen und Tempolimits auf 30 km/h in der Universitätsstadt Gießen ⁵⁴

Tempo 100, Nachtzeit, Gießener Ring

Die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung (22 Uhr bis 6 Uhr) auf 100 km/h im Streckenabschnitt der BAB A 485 zwischen den Anschlussstellen GI-Ursulum und GI-Licher Str. aus Lärmschutzgründen ist umgesetzt.

Verbesserung ÖPNV

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt durch Optimierung bzw. zusätzliche Fahrtenangebote wie folgt:

- Bei der Linie 1 stehen montags bis freitags abends zwei zusätzliche Fahrtenpaare zur Verfügung. Samstags und sonntags gibt es ein neues Angebot im Stundentakt.
- Die Linie 378/379 fährt direkt den Bahnhof über die Klinikstraße/Lahnstraße an und bewirkt dadurch eine höhere Fahrplanstabilität sowie eine bessere Anschlusssicherung.
- Im Allgemeinen gibt es bedarfsgerechte Verstärkungsfahrten auf verschiedenen Linien.
- Durch kleinere Fahrplankorrekturen wird die Anschlusssicherung verbessert.
- Die Linie 5 fährt seit 12/2018 unter verdichteter Taktung mit sechs Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit sowie als Verstärkerlinie 15 unter Anbindung des Neubaugebiets Marburger Straße West, welches ca. 1000 Einwohner zählt.

⁵⁴ Unterlagen der Stadt Gießen

- Als Verstärkerlinie im Abschnitt Bahnhof bis Gewerbegebiet Am Alten Flughafen mit Einschleifung in diesen großen Entwicklungsschwerpunkt wurde die Linie 17 eingerichtet.

Infrastruktur

- Eine dynamische Fahrgastinformation wurde zudem am Bahnhof, am Marktplatz und am Berliner Platz/ Behördenzentrum aufgebaut.
- Die Haltestellen werden kontinuierlich modernisiert.

Radverkehr

Aus dem Radverkehrsentwicklungsplan wurden zwischen 2014 und 2019 folgende Maßnahmen umgesetzt:

Radverkehrsanlagen:

- Marburger Straße – Lichtenauer Weg
- Ebenerdige Querung Ostanlage (Gutfleischstraße/Landgrafenstraße)
- Dammdurchstich (Anbindung Dammstraße—Bootshausstraße)
- Bau Christoph-Rübsamen-Steg über die Lahn
- Lahnquerung über Wehranlage
- Johannesstraße optimiert für den Radverkehr
- Frankfurter Straße Lückenschluss ab Schubertstraße stadtauswärts
- Radverkehrsanlagen im Aulweg: Anpassung Knoten Schiffenberger Weg sowie bergauf (Abschnitt Schiffenberger Weg – Liebigstraße),
- Lückenschluss Radverkehrsanlagen im Schiffenberger Weg zwischen Ferniestraße und Karl-Glückner-Straße,
- Radschutzstreifen Wiesecker Weg, Abschnitt Marburger Straße – Dürerstraße,
- Lückenschluss Ludwig-Richter-Straße,
- Aufhebung der Einbahnstraßenführung im Gewerbegebiet West
- Sanierung Marktplatz mit Beseitigung der Spurrinnen als Gefahrenstelle Radverkehr
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen I+II“
- Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr (Riegelpfad, Hein-Heckroth-Straße, Am Alten Friedhof)
- Radweg entlang der L3054, Abs. Aussiedlerhof - Rechtenbach (Hessen Mobil)

Abstellplätze Fahrräder:

- Bahnhofsvorplatz
- Oswaldsgarten
- Vorplatz „Zu den Mühlen“
- Wasserspielplatz Lahn
- Ringallee vor dem Schwimmbadparkplatz
- Ringallee Quellgarten
- Erdkauter Weg
- Licher Straße (An der Kaserne)
- DB-Haltepunkt Watzenborn-Steinberg
- Licher Straße (Heinrich-Fourier-Straße)
- Goethestraße, Handwerkskammer
- Johanneskirche (Nextbike)

Fortlaufende und sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen:

Folgende Maßnahmen der Stadt Gießen laufen fort oder befinden sich aktuell in Umsetzung:

- Das Busbeschleunigungssystem wird laufend angepasst und ergänzt
- Die Bushaltestellen werden kontinuierlich modernisiert
- Mobilisierung/Werbung für den Umstieg aufs Rad durch Teilnahme an bundesweiter Kampagne STADTRADELN (seit 2015)
- Öffnung der Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für Fahrräder, wenn es verkehrstechnisch vertretbar ist
- Kontinuierliche Neuschaffung, Erweiterung und Modernisierung von Abstellflächen für Fahrräder
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitern und verbessern (z.B. Fahrradboxen, städtische Beteiligung am Fahrradleihsystem)
- Beschilderung der Fahrradrouten kontinuierlich vervollständigen
- Goethe- und Löber-/Lonystraße werden 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen
- Radverkehrsführung in der Rathenaustraße (Abschnitt Alter Steinbacher Weg – Otto- Behagel-Straße Tempo 30 Begrenzung, im anschließenden Abschnitt bis Heegstrauch Weg Schutzstreifen),
- Radverkehrsführung Rödgener Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sophie-Scholl-Schule,
- Schutzstreifen Lahnstraße Abschnitt Meisenbornweg – Hüttenweg,
- Systematische Einrichtung von Radsignalgebung, Vorbeifahrtstreifen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sowie indirektes Linksabbiegen in der Frankfurter/Klinik/Friedrich Straße,
- Frankfurter Straße, Abs. Robert-Sommer-Str. bis Schubertstraße (stadteinwärts) - Lückenschluss
- Robert-Sommer-Straße: Lückenschluss.
- Eignung weiterer Fahrradstraßen prüfen

Angabe zu weiteren Planungen mit zu erwartenden Maßnahmen**Verkehrsentwicklungsplan**

Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich vor der Neuaufstellung und wird bis etwa 2022 fertig gestellt. Die letzte Aktualisierung erfolgte 2009.

Ziel und Anlass des Verkehrsentwicklungsplanes ist die sinnvolle Organisation des Verkehrs im Stadtgebiet unter Berücksichtigung eines noch zu definierenden Leitbildes. Dazu gehören u.a. die Vermeidung bzw. Verminderung verkehrsbedingter Belästigungen und Störungen, z.B. Lärmemissionen. Ein Verkehrsmodell soll die Variantenbetrachtung und Verkehrsanalyse erleichtern.

Im Zuge der Untersuchungen zu einzelnen Straßenbauvorhaben (und Varianten) stehen die verkehrlichen Aspekte im Vordergrund, z.B. die zu erreichenden Verlagerungseffekte, Verkehrsentlastungen und –belastungen bei einzelnen Abschnitten. Je nach Einzelfall und räumlicher Situation geht es u.a. darum, z.B. empfindliche Bereiche zu entlasten bzw. nicht mit zusätzlichem motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu belasten, um somit möglichst konfliktarme Verkehrsführungen zu ermitteln.

Bei aktuellen Planungen und verkehrlichen Bauprojekten sind diese Ziele übernommen. Sie umfassen z.B. die Trassenlage, die Bauausführung und –gestaltung sowie begleitende Maßnahmen an den jeweiligen Standorten (Neubau/Ergänzung von Radverkehrsanlagen, benutzerfreundliche Gestaltung von ÖV-Haltestellen), mit denen auch zur Verminderung des MIV-

Aufkommens und seiner störenden Wirkungen zugunsten des „Umweltverbundes“ beigetragen werden soll.

Ein Status bzgl. des Verkehrsentwicklungsplans liegt aktuell nicht vor.

ÖPNV – Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan 2014 zielt auf die weitere Optimierung des ÖV-Angebots und eine größere Benutzerfreundlichkeit für den städtischen Busverkehr ab. In der Umsetzung wird vor dem weiter verbesserten ÖV-Angebot durch Optimierung der Erschließungs- und Verbindungsqualität bei den Buslinien eine Erhöhung der Umsteiger vom MIV erwartet. Damit leistet die Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014 einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der durch den MIV verursachten Lärmbelastung. Die Fortschreibung wird in 2020 beauftragt und voraussichtlich bis 2022 abgeschlossen. Ein Status zur Fortschreibung des ÖPNV-Nahverkehrsplan liegt aktuell nicht vor.

Darüber hinaus wird mit der Einführung des Jobtickets für Landesbedienstete (ca. 12.000 in Gießen) ein Rückgang des Pkw-Verkehrs zugunsten des ÖV und ein Beitrag zur Lärmminde- rung erwartet.

Green City Plan

Der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität" - Green City Plan – enthält für die Universitätsstadt Gießen eine umfassende Ausarbeitung von umsetzungsorientierten und vorwiegend in der kommunalen Verantwortung durchzuführenden Maßnahmen für die künftige Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Insgesamt werden fünf Handlungsfelder (Digitalisierung des Verkehrs, Vernetzung von Verkehrsträgern, Elektrifizierung und alternative Antriebstechnologien, Radverkehrsförderung und Urbane Logistik) aufgezeigt, die u.a. eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und Rad erwirken soll. Insgesamt wurden 15 Maßnahmen zur Förderung des umweltgerechten Verkehrs ermittelt. Als Maßnahmen mit primärer Wirkung auf die Verkehrsverringerung werden die Schließung von Lücken im Radwegnetz, Digitalisierung und Ausbau des Fahrradparkens, digitales Fahrradleihsystem, Rad-schnellverbindung zwischen Wetzlar und Gießen sowie Angebotsverbesserung im Stadtbus-verkehr genannt. Ein Status zum Green City Plan liegt aktuell nicht vor.

Planungen Radverkehr

Folgende Planungen liegen vor und sollen kurzfristig umgesetzt werden:

- Rudolf-Diesel-Straße (Abschnitt Rödgener Straße – Oberlachweg, Radfahrstreifen Richtung Autobahn),
- Radweg entlang L 3128 zw. Wieseck – Alten-Buseck (Hessen Mobil),
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen III“,
- Moltkestraße/Roonstraße/Eichgärtenallee: indirektes Linksabbiegen, Roonstr. - Vor-beifahrtstreifen/ARAS
- Aulweg/Wartweg Lücken Radverkehrsanlagen

Ein Status zur Umsetzung der genannten Maßnahmen liegt aktuell nicht vor.

Errichtung von Radstreifen

Die Errichtung von Radstreifen zum Lärmschutz an folgenden Straßen wurde als Prüfauftrag erfasst. Ein Status zur Umsetzung der genannten Maßnahmen liegt aktuell nicht vor.

- Aulweg

- Anlagenring
- Bleichstraße
- Gnautstraße
- Untere Grünberger Straße
- Berliner Platz (kein LKP)
- Wiesecker Weg

Umwandlung der rechten Spur in Bus- und Radspur

Die Eingabe zur Umwandlung der rechten Spuren in Bus- und Radspuren („Umweltspuren“) wurde an folgenden Straßen eingebracht und ist als Prüfauftrag erfasst. Ein Status zur Umsetzung der genannten Maßnahmen liegt aktuell nicht vor.

- Nordanlage
- Westanlage
- Südanlage
- Marburger Straße
- Wiesecker Weg zwischen Dürerstraße und Ludwig-Richter-Straße
- Grünberger Straße zwischen Licher Straße und Ludwigstraße
- Frankfurter Straße zwischen Robert-Sommer-Straße und Schubertstraße

Verbreiterung Schutzstreifen in der Sudetenlandstraße

Der Schutzstreifen für Radfahrer in der Sudetenlandstraße soll verbreitert werden. Die Kernfahrbahn soll in der Breite reduziert werden und die Mittelmarkierung entfernt werden. In der Sudetenlandstraße existiert beidseitig ein Radweg. Ein Status zur Umsetzung der genannten Maßnahmen liegt aktuell nicht vor.

Tempo 20, Schulstraße

Die Einführung von Tempo 20 in der Schulstraße wurde als Prüfauftrag erfasst. Eine aktuelle Stellungnahme liegt nicht vor.

Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Teilbereichen von Wieseck ist als Prüfauftrag erfasst. Eine aktuelle Stellungnahme liegt nicht vor.

Maßnahmenvorschläge aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Kartierung

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche die Kartierung betreffen.

Das Verkehrsmodell, das für die Umgebungslärmkartierung 2022 zugrunde gelegt wurde, stammt von Hessen Mobil und ist für eine flächendeckende Kartierung grundsätzlich sehr gut geeignet.

Allerdings hat dieses Modell in städtischen Strukturen z. T. auch Nachteile. Aufgrund der Methode zur Bestimmung der DTV-Werte kann es in relativ dicht bebauten Gebieten zwischen Straßenabschnitten, die in der Realität im Wesentlichen eine homogene Verkehrsbelastungen aufweisen, zu abrupten Sprüngen bei den DTV-Werten kommen, die schwer nachvollziehbar sind.

Die Lärmkartierung entspricht den gesetzlichen Vorgaben der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV). Gemäß den gesetzlichen Verpflichtungen der §§ 47 a – f BImSchG ist die Lärmaktionsplanung aufbauend auf die vorausgegangene Lärmkartierung vorzunehmen. Eine Pflicht zur teilweisen Neumodellierung und Neuberechnung der Lärmbelastungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht daher nicht. Dies ist auch nicht notwendig. Schließlich schließt sich an die 4. Runde der Lärmminderungsplanung unweigerlich die 5. Runde ebendieser an. Sofern im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgestellt wird, dass zwischenzeitlich neue Verkehrsmodelle erarbeitet werden und damit vorliegen, werden diese im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt werden. Dies geschieht jedoch erst in der folgenden Runde der Lärmminderungsplanung. Dadurch ergibt sich ein zeitlicher Versatz. Dieser wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben maximal 5 Jahre betragen. Nähere Informationen zur Lärmkartierung können Kapitel 6 entnommen werden.

Der Maßnahmenvorschlag die unten genannten Straßen mit realistischen DTV-Werten nachzuberechnen wurde an die Stadt Gießen weitergegeben, damit durch die Stadt Gießen erhobene DTV-Werte bei der nächsten Runde der Lärmkartierung berücksichtigt werden können:

- Westanlage
- Ludwigstraße
- Aulweg
- Sudetenlandstraße
- Wiesecker Weg
- Frankfurter Straße
- Kleinlindener Straße
- Rheinfelser Straße

Lärmmessungen

Die Lärmminderungsplanung basiert nicht auf vorgenommenen Lärmmessungen, sondern auf der in Kapitel 6 dargestellten Lärmkartierung. Weitere Informationen sind dort zu entnehmen.

Einhausung/Untertunnelung des Gießener Rings an allen gefährdeten Stellen

Die Anzahl der Häuser mit Belastungen oberhalb der Sanierungswerte steht in keinem Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten einer Untertunnelung bzw. Einhausung, für die je nach baulicher Ausfertigung (z.B. Be- und Entlüftung) bis zu 20.000 €/m aufzuwenden wären.

Radverkehr

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche potentielle Maßnahmen der Lärmminderung durch Förderung bzw. den Ausbau des Radverkehrs betreffen.

Philosophenstraße

Für die Philosophenstraße wurde vorgeschlagen diese als Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr auszuweisen. Der Maßnahmenvorschlag wurde der Stadt Gießen übermittelt. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

Ludwigstraße

Für die Ludwigstraße wurde vorgeschlagen diese im nördlichen Abschnitt als Sackgasse auszuweisen um den Bereich für Fußgänger und Radfahrer zu öffnen und die Anwohner vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Maßnahmenvorschlag wurde der Stadt Gießen übermittelt. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

Straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung behandelt, welche straßenverkehrsrechtliche und/oder straßenbauliche Maßnahmen der Lärmminde- rung darstellen.

Tempo 30 an Lärmkonfliktpunkten:

Maßnahmenvorschläge zu Tempo 30 ganztags bzw. nachts an folgenden Lärmkonfliktpunk- ten wurden als Prüfauftrag erfasst.

- Bahnhofstraße
- Boothausstraße
- Dürerstraße
- Frankfurter Straße
- Georg-Philipp-Gail-Straße
- Gießener Straße
- Goethestraße
- Grünberger Straße
- Heyerweg
- Krofdorfer Straße
- Leihgesterner Weg
- Ludwigsplatz
- Ludwig-Richter-Straße
- Nordanlage
- Ringallee
- Robert-Sommer-Straße
- Rodheimer Straße
- Schubertstraße
- Sudetenlandstraße
- Westanlage
- Wetzlarer Straße
- Wiesecker Weg
- Zum Bahnhof
- Rödgers: Ortsdurchfahrt

Die Prüfung einer potentiellen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen der eben gelisteten Straßen hat einzelfallbezogen und unter Berücksichtigung aller entschei- dungsrelevanten Gegebenheiten zu erfolgen.

B 429, Geschwindigkeitsbegrenzung und Lärmschutzwand, Bereich Unterer Hardthof

Für die Bundesstraße B 429 im Bereich „Unterer Hardthof“ wurde eine Geschwindigkeitsbe- grenzung, mindestens in den Nachtstunden, auf 80 km/h vorgeschlagen. Des Weiteren

wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst.

L 3131 Schiftenberger Weg Petersweiher, Geschwindigkeitsbegrenzung

Für den Schiftenberger Weg (L 3131) in Petersweiher wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h oder weniger ganztags oder nachts vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde an die zuständigen Fachbehörden weitergeleitet. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

Leihgesterner Weg, Geschwindigkeitsbegrenzung und Lärmschutzwand

Für den Leihgesterner Weg wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sowie eine Lärmschutzwand oder immergrüne Hecke auf der Westseite des Leihgesterner Weges vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde an die zuständigen Fachbehörden weitergeleitet. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

Frankfurter Straße, Klein-Linden, Geschwindigkeitsbegrenzung

Für die Frankfurter Straße in Klein-Linden wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde an die zuständigen Fachbehörden weitergeleitet. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten

Folgende Maßnahmenvorschläge zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen abseits von Lärmkonfliktpunkten wurden eingereicht. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht damit keine Handlungsmöglichkeit.

Tempo 30, K 158 Pohlheimer Straße, Petersweiher

Für die Ortsdurchfahrt der K 158 in Petersweiher wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgeschlagen.

Gleiberger Weg, teilweise Sperrung für Verkehr

Für den Gleiberger Weg wurde eine Lärmbelästigung durch den Zielverkehr der umliegenden Schulen vorgetragen. Konkret wurde hier der individuelle Transport zu den Schulen beklagt. Als Maßnahmenvorschlag soll der Gleiberger Weg für diesen Verkehr gesperrt werden, nicht aber entsprechende Busse etc.

K 25, Wißmarer Weg, Verkehrsberuhigung und Ausweichrouten

Für den Wißmarer Weg wurden Verkehrsberuhigung sowie die Schaffung von Ausweichrouten, z.B. Richtung Wieseck, vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde an die zuständigen Fachbehörden weitergeleitet. Eine Stellungnahme liegt aktuell nicht vor.

A 480, Lärmschutzwand

Für die A 480 wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden auf beiden Seiten vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag soll die Lärmbelastung im Gießener Wohngebiet Sandfeld und in Launsbach, sowie die Naherholungsgebiete um die Lahn und den Silbersee schützen. Nach Auswertung der Lärmkartierung 2022 stellt die A 480 im Wohngebiet Sandfeld keinen Lärmkonfliktpunkt dar.

Der Maßnahmenvorschlag wurde der zuständigen Fachbehörde weitergeleitet.

Ruhige Gebiete in Gießen

Die Stadt Gießen ist kein Ballungsraum, aber eine Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern. Sie gehört somit zu den größeren Städten, die städtische Strukturen aufweisen und deren Bewohner ähnlich wie die Bewohner von Ballungsräumen ein Bedürfnis nach innerstädtischen oder stadtnahen Erholungsräumen haben.

Ziel der Stadt Gießen

Die von der Stadt Gießen genannten Gebietsvorschläge dienen in besonderem Maß der Sicherung und Verwirklichung der beschlossenen langfristigen städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für diese Grünflächen sowie deren hoher Qualität für die Erholung und das Ruhebedürfnis der Bevölkerung im Stadtgebiet. Durch das Angebot an innerstädtischen Erholungsflächen ergeben sich folgende Synergieeffekte:

- durch Erholungsmöglichkeiten im Nahumfeld steigt die dortige Qualität des Wohnumfelds
- durch die entfallende Notwendigkeit, entfernte Erholungsgebiete anzufahren, sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr.

Die Stadt Gießen hat sich bei der Auswahl innerstädtischer Erholungsflächen an folgenden Kriterien orientiert:

- Konzentration auf Bereiche in der Innenstadt oder am Innenstadtrand (in der Nähe von Wohngebieten oder in relativ kurzer Entfernung zu Wohngebieten)
- Erreichbarkeit fußläufig oder mittels ÖPNV
- „empfundene Ruhe“,
- Bereiche, die öffentlich zugänglich sind

Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Stadt Gießen

Die Stadt Gießen hat bereits in den vergangenen Stufen der Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Benennung von „ruhigen Gebieten“ oder „Ruhezonen“ vom 01. bis 24. April 2015 durchgeführt. Dabei waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, eigene Vorschläge für solche Bereiche einzubringen, die von ihnen als ruhig empfunden werden. In insgesamt 38 Vorschlägen wurden hierfür 17 Gebiete genannt. Diese Vorschläge wurden nach den Kriterien der Stadt Gießen auf ihre Eignung als innerstädtische Erholungsflächen geprüft und mit den Vorschlägen der Stadt Gießen abgeglichen.

Ergebnisprüfung

In weiten Teilen stimmen die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Vorschlägen der Stadt Gießen überein.

Der Vorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verlängerung des Gebietes Lahnaue bis zur Konrad-Adenauer-Brücke entspricht den Kriterien für innerstädtische Erholungsflächen und würde eine sinnvolle Ergänzung zum gemeldeten Gebiet der Lahnaue darstellen. Diese Fläche wurde jedoch noch nicht innerhalb der Stadtverwaltung Gießen abgestimmt und kann daher nicht als Vorschlag der Stadt Gießen gewertet werden. Er wird aber als Vorschlag der Öffentlichkeit im Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Diskussion gestellt.

Ein Kriterium für Festlegung von innerstädtischen Erholungsflächen war deren Nähe zu Wohngebieten. Dies trifft nicht auf die Lahnwiesen im Bereich des Radweges nach Launsbach, den Schiftenberger Wald, den Bergwerkswald und die Hohe Warte zu.